

Regional Reports on Current Projects

ASIAN HAWKERS

Like Ralph Nader's consumer protection raiders, a group of researchers recently descended upon the slums, suburbs and central city areas of selected Southeast Asian cities in an effort to understand the nature, functions and lifestyles of hawkers and vendors.

At a meeting in Manila this year, they presented their findings to mayors, police and other city officials, social workers and academics from several Southeast Asian and two African cities. Dr. Wawarontoe of the Institut Teknologi Bandung in Indonesia called upon the assembled officials to change their negative attitudes towards hawkers, and spoke movingly about the insecurity of a hawker's life. He was speaking from experience: as a part of his investigations, the dedicated researcher decided to become a hawker before writing about it.

Forcing himself awake in the middle of the night, he trudged to the outskirts of town to purchase vegetables, returned to the city, set up a stall outside the central food market and began selling. A few hours later, as he was mentally discounting the hard luck stories he had heard from different vendors, he was unceremoniously arrested by a passing policeman, his goods were confiscated and he was thrown into jail. Dr. Wawarontoe, researcher and hawker, was guilty of operating past the prescribed market hours.

His experience was not unusual. Although hawking provides jobs for thousands of low-income people, and although in some cities the petty traders handle as much as a third of the total flow of goods and services, policy-makers traditionally view them as a source of problems.

A variety of measures have been put into effect to control negative aspects of peddling such as traffic disruption and sanitation hazards. In some cities, hawking is banned: vendors who violate city ordinances are forcibly removed from the streets and subjected to harsh penalties. In others, hawkers are permitted to operate only from designated areas at specific times of the day. And in still others, officials offer incentives, such as low-interest loans and newly-built markets, to encourage hawkers to relocate and upgrade the level of their businesses.

But none of these measures have been entirely successful. Peddlers persist in selling from prohibited areas. City officials lack the information on the nature and extent of the peddlers' involvement in urban economies necessary to formulate effective policies.

The Manila conference marked the end of a two-year study, funded by the IDRC, that was designed to fill the information gap for policymakers. Following up on earlier studies of hawkers in Singapore and Hong Kong done by the project coordinators, Terence G. McGee of the Australian National University and Yeung Yue-Man of the University of Singapore, the researchers examined the role of hawkers in the marketing and distribution systems of six cities: Manila and Baguio in the Philippines, Kuala Lumpur and Malacca in Malaysia and Jakarta and Bandung in Indonesia. Their findings, based on surveys of 1500 randomly selected hawkers, interviews with government officials and intensive life profiles of a representative group of hawkers in each city, challenge some long standing ideas about these entrepreneurs.

Typically, hawkers work to survive. They are men, women and children who have neither the capital nor the skills needed to fill other jobs. Contrary to a popular stereotype, they are not usually recent migrants from rural areas. Ped-

Nouvelles régionales sur des projets

LES COLPORTEURS

Pareil aux commandos de Ralph Nader, le protecteur des consommateurs, un groupe de chercheurs vient de faire une descente dans les bas quartiers, les faubourgs et les centres de grandes agglomérations urbaines de l'Asie du Sud-Est pour y rencontrer des colporteurs et autres camelots et tenter de comprendre leur psychologie, leur fonction sociale et leur vie.

Au cours d'une réunion qui s'est tenue à Manille cette année ils ont présenté le résultat de leur enquête à une assemblée de maires, de policiers, de fonctionnaires municipaux, de travailleurs sociaux et d'universitaires venus de plusieurs villes de cette région du monde et de deux villes africaines. En leur nom, M. Wawarontoe, de l'Institut de Technologie de Bandung (Indonésie) a lancé un appel à ses auditeurs, leur demandant d'abandonner leur attitude d'incompréhension à l'égard des colporteurs, après leur avoir décrit, en termes émouvants, les vicissitudes de leur vie incertaine. Il parlait d'expérience: se vouant à sa tâche, l'enthousiaste chercheur avait décidé qu'avant d'écrire sur les colporteurs, il commencerait par se faire colporteur lui-même.

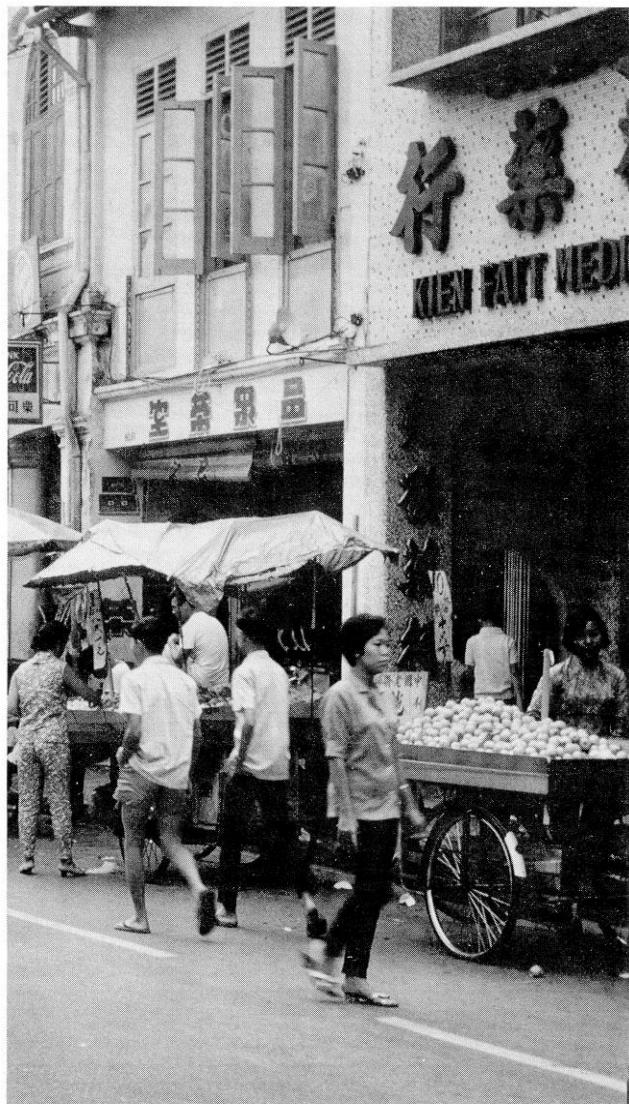
S'obligeant donc à sortir du lit au milieu de la nuit, il partit un matin pour les faubourgs de la ville, y acheta des légumes, revint en ville, monta un étal en dehors du marché central et commença à vendre.

Quelques heures plus tard, alors que tout allait bien et que notre homme, se remémorant les histoires de malheur entendues d'autres colporteurs, les taxait intérieurement d'exagération, un agent de police qui passait par là l'arrêta sans ménagement, confisqua sa marchandise et le jeta en prison. M. Wawarontoe, chercheur et colporteur, s'était rendu coupable de vendre en dehors des heures régulières de marché.

Son aventure n'était pas extraordinaire. Bien que le colportage procure du travail à des milliers de gens à petit revenu et bien que, dans certaines villes, l'activité des petits marchands compte pour autant que le tiers de l'ensemble des biens et services, les administrateurs municipaux les ont toujours tenus pour une source d'ennuis.

Diverses mesures ont été prises ici et là pour lutter contre les côtés fâcheux du colportage qui sont, notamment, la gêne causée à la circulation et une hygiène douteuse. Dans certaines villes, le colportage est tout simplement banni, les contrevenants sont chassés des rues par la force et sujets à de dures amendes; dans d'autres, il est permis seulement dans certains secteurs et à certaines heures de la journée; dans d'autres encore, on encourage les colporteurs à s'installer et à relever le niveau de leur petit commerce: on leur propose à cet effet des prêts de faible intérêt et des places dans des marchés nouvellement installés. Ces mesures n'ont toutefois pas connu un succès complet: les colporteurs persistent à se tenir dans des secteurs prohibés et les fonctionnaires municipaux ne disposent pas des données sur la nature et l'importance de ce petit commerce dans l'économie urbaine qui leur permettraient d'édicter les règlements appropriés.

C'est précisément pour combler cette lacune que le CRDI a financé une enquête de deux ans qui a été couronnée par la conférence de Manille. Dans le sillage de leurs prédécesseurs, les coordonnateurs de l'étude Terence G. McGee, de l'Université Nationale d'Australie et Yeung Yue-Man, de l'Université de Singapour, les chercheurs ont examiné le rôle des colporteurs dans les réseaux de commercialisation et de distribution de six villes: Manille et Baguio (Philippi-



Hawkers in Kuala Lumpur

Colporteurs à Kuala Lumpur

hawkers in most cities are either long-term residents or natives. The one exception is Jakarta, where recent migrants constitute the majority of vendors.

Location is all important to the success of their business. Since their customers are largely low-income people who cannot afford to travel long distances to buy, the hawker must situate himself at a central and well-known location. It is for this reason that hawkers resist government attempts to confine or relocate them.

Hawkers are far from being the worst educated group in society. Typically they have between three to six years of formal schooling.

Perhaps the most surprising finding related to the number of hawkers in different cities. In clear violation of the maxim that traditional occupations disappear as economic development spreads, the percentage of hawkers is increasing most rapidly in Kuala Lumpur, not in the poorest urban centres of the region. But the nature of hawking is also undergoing a change in the prosperous Malaysian capital: urban sprawl and an increasingly mobile population have caused hawkers to become more static which, in turn, decreases the incidence of traffic disruption normally associated with the peddlers.

nes), Kuala Lumpur et Malacca (Malaisie), Djakarta et Bandung (Indonésie). Les résultats de l'enquête qu'ils ont menée auprès de 1500 colporteurs selon le système de l'échantillonnage aléatoire, de leurs entrevues avec des fonctionnaires, et des portraits fouillés qu'ils ont fait, dans chacune de ces villes, d'un groupe représentatif de colporteurs contredisent les préjugés que l'on entretient de longue date sur ces petits entrepreneurs.

Typiquement, c'est pour assurer leur minimum vital que travaillent les colporteurs. Ce sont des gens, hommes, femmes ou enfants, qui n'ont ni le capital ni l'expérience nécessaires pour faire autre chose. Contrairement à un cliché répandu, ce ne sont pas d'ordinaire des gens arrivés récemment de la campagne, ce sont dans la plupart des villes des habitants de longue date de leur quartier, et parfois même ils y sont nés. La seule exception est Djakarta, ville où la majorité des colporteurs sont des immigrants de fraîche date.

L'emplacement est pour eux la clef du succès. Vu que leurs clients sont généralement des petites gens qui n'ont pas les moyens d'aller loin pour leur achats, les colporteurs doivent se tenir en des endroits centraux et bien connus; c'est pourquoi ils résistent aux initiatives officielles qui visent à les confiner ou à les déplacer.

De plus ces gens sont loin de constituer le groupe social le moins instruit; le colporteur typique compte de 3 à 6 ans de scolarité.

La trouvaille la plus surprenante de nos chercheurs est peut-être celle qui a trait à la comparaison du nombre des colporteurs, selon les villes de l'échantillon. La doctrine économique veut que les petits métiers disparaissent lorsque survient le progrès. En contradiction flagrante avec cette thèse, c'est à Kuala Lumpur et non dans les plus pauvres agglomérations urbaines de la région que le pourcentage du nombre de colporteurs s'accroît le plus rapidement. Toutefois la nature même du colportage est en train de changer dans la prospère capitale malaisienne: l'extension désordonnée de la métropole et la mobilité croissante de la population a eu pour conséquence une moindre mobilité des colporteurs et pour conséquence indirecte une diminution du facteur de gêne à la circulation reprochée ordinairement aux colporteurs.

DES ENFANTS

Une question souvent soulevée dans les recherches sur la population est de savoir pourquoi les parents veulent des enfants?

Et dans le but d'enquêter précisément sur la valeur des enfants aux yeux des parents, on a établi en 1972 un réseau de recherches réunissant cinq pays de l'Est asiatique, soit le Japon, les Philippines, la Corée du Sud, Taïwan et la Thaïlande, et Hawaï. Cette enquête avait pour objet d'étudier aussi bien les facteurs négatifs que positifs de la famille — les satisfactions que procurent la paternité et la maternité et les dépenses qu'elles encourrent. Les chercheurs ont élaboré un questionnaire en vue de connaître, au plan de la culture, ce qui diffère ou est semblable dans la région concernée.

Trois organismes ont contribué au financement du projet: le CRDI, la Fondation Ford et le East-West Center d'Hawaï, et la coordination des travaux fut confiée à James T. Fawcett, psychologue du East-West Center. C'est aux spécialistes de sciences sociales de l'Université Chulalongkorn, en Thaïlande, à l'Institut des Sciences du Comportement de la Corée du Sud et à l'Université des Philippines qu'a été versée l'aide financière du CRDI. En outre, le Centre a subventionné une autre recherche entreprise par l'Institut de la Population de l'Université des Philippines sur l'Organisation et le fonctionnement de la famille rurale philippine.